

AVIAÇÃO

MILITAR, COMMERCIAL E CIVIL

INFORMAÇÕES DO PAIZ E DO ESTRANGEIRO

OS AVIOES BELIGERANTES

A mais moderna machina da "Luftwaffe".

O FW. 198

O Focke Wulf 198 é a última machina registrada oficialmente como pertencendo ao modo activo das equipadilhas da Força Aérea do Reich. Posterior ao Heinkel 113 e anterior ao Messerschmitt 115 que não é esperado nas formações antes do dezembro de 1941, o Focke Wulf 198, chamado "Leão das Áreas", foi apresentado em publico pela primeira vez quando do congresso Nazi de 1939. Ele passou a toda velocidade de sobre os observadores que bem poucos detalhes puderam distinguir.

A nova machina da Luftwaffe incorpora uma collecção de características que pouco interessam num avião moderno.

Informações de correspondentes autôctos e italianos indicam que numerosas equipadilhas já estão operando; porém até hoje houve um unico combate aereo em que positivamente o avião atacante foi identificado por um bombardeiro britânico que photographou-o, caindo em um FW. 198.

O motor, o recente Daimler-Benz DB-603 de 1450 CV e 1.600 na decolagem acciona uma hélice propulsa por um motor de tractor como nos aviões orthodoxos.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

O NORTH AMERICAN NA-73

Aterragem forçada destruiu o primeiro prototipo

Paul Balfour, piloto de provas da North American & Co. foi gravemente ferido quando do desastre do No. 73 American NA-73 super-interceptor construido para a Grã-Bretanha em colaboração com engenheiros Ingleses. Telegrafamos relataram as medidas tomadas para assegurar a mais completa segredo em torno das provas desta machina. Diversas tentativas já foram feitas por agentes de potencia estrangeira para penetrar no recinto em que se fazia a manutenção da machina durante os intervalos de voo de prova.

A causa do accidente foi falta de motor na decolagem; a hipótese de sabotagem foi afastada. O avião foi obrigado a aterrar em grande velocidade com flaps recolhidos e trem de pouso escamoteado.

Um segundo prototipo que estava em construção, em previsão de possível accidente com o primeiro, já iniciou seus voo pilotado pelo famoso Vance Breese o "az" dos pilotos de provas americanos, que é nos Estados Unidos uma especie de Michel Doyot, piloto que estuda e prova um avião metade do tempo de qualquer outro.

Nos circulos bem informados fala-se em velocidade de 700 km. por hora com o motor Allison V-12 G de 1610 CV.

As linhas gerais são parecidas com as do Spitfire, fuselagem muito fina com posto de pilotagem quasi escamoteado. A tomada de ar do radiador principal, quando aberta, é suficientemente grande para que um homem possa nella ser lançado. Estas grandes dimensões foram accretadas pela necessidade de grande superficie radiante para arrefecer a mistura de Ethyl-Glycol durante a rápida ascensão.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

Um terceiro canhão de 37 mm. é montado na frente do piloto, de modo a poder ser orientado. Muito criticado foi este dispositivo que tem a desvantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque, e a vantagem de dar a uma hélice, complicando a manobra de ataque.

fevereiro corrente. A segunda por-

tarina institui um comitê de inspecção para regular e ante-projeito de lei de promoções das Forças Aereas Nacionais. Para essa comissao o ministro designou o brigadeiro do Ar, Armando Trompowsky, director da Aeronautica Naval, e o coronel avião Amílcar Pedreira, director da Aeronautica Militar, e os colonéis avião Eduardo Gomes, Fernando Savaget, e Heitor Varady. O secretario da comissao será o capitão avião Martinho Candido dos Santos.

A terceira e ultima portaria, determina que, em consequencia da fusão do Correo Aereo Naval com o Correo Aereo Militar, passem esses servicos a ter a denominação de Correo Aereo Nacional.

Outras resoluções — O ministro da Aeronautica assignou, ainda, em data de ontem, varias resoluções, entre as quaes, as seguintes: autorizando um anno de licença ao 2º ten. do quadro de officiaes auxiliares, da Aviação Naval, Mauro de Carvalho Aguiar, afim de continuar a desenvolver a sua actividade tecnica profissional na Aviação Aerea S. Paulo S. A.; indeferindo, por falta de amplo legal, a solicitação do 2º tenente avião, Walter Castello de Barros, de promoção ao posto de 1º tenente; designando o 1º tenente avião José Annes, para as funções de adjunto do gabinete da Aeronautica Militar, com o qual propoz o respectivo director.

Audiencia publica — O ministro Salgado Filho deu ontem audiencia publica, recebendo em seu gabinete numerosas pessoas. Entre as ultimas conferenciaram o coronel Angelo Mendes de Moraes, e os sr. engenheiro Cocchini, Sabola de Medeiros e tenente coronel Ivan Carpenter, sendo que estes ultimos conferenciaram a respeito da construção da Fabrica de aviões, em Lagoa Santa, Estado de Minas Geraes.

Ministerio da Aeronautica — A comissao especial incumbida de organizar o ante-projecto da Directoria de Fundos e Material do Ministerio da Aeronautica entregou ontem pela manhã, ao ministro Salgado Filho, o trabalho que elaborou.

Recebendo o dia 21 do capião de mar e guerra Luiz Barreto, presidente daquele orgão, o titular da Aeronautica em breves palavras agradeceu a cooperação prestada à nova Secretaria de Estado, enalteceu a presteza e a eficiência da comissao, composta, além do major José Granja e do sr. Mario de Moraes Paiva, de desenhadores da sua tarefa.

Realmente esta comissao se instalou no dia 11 do corrente, e em menos de vinte dias, portanto, não só elaborou o ante-projecto, como também, preparou uma serie de graphicos elucidativos da organização que será dada à Directoria de Fundos e Material.

O ante-projecto foi encaminhado ao sr. ministro Salgado Filho, aos assistentes technicos do seu gabinete para exame e estudos das suggestões apresentadas quanto ao seu funcionamento.

Importantes portarias — O sr. Salgado Filho ministro da Aeronautica, assignou ontem, tres importantes portarias. A primeira, de 11 de fevereiro, determina que os officiaes das Forças Aereas Nacionais possam usar as denominações dos postos da hierarquia constantes do decreto-lei de 13 de

Washington, 20 (H.) — O sr. William Knudsen, director do Bureau de Produção da Defesa Nacional, revelou que os fabricantes norte-americanos produziram 1.036 aviões durante janeiro ultimo. O Exército e a Marinha dos Estados Unidos e o governo britânico receberam 327 aviões.

O sr. Knudsen declarou que se poderá esperar uma produção de 18.000 aviões no anno corrente. Recusou-se a revelar o numero dos diversos tipos de aviões fabricados em janeiro e fevereiro, declarando que apenas 35 desses aparelhos eram de tipo commercial.

As estatísticas da produção de janeiro indicam que as fabricas americanas duplicaram a fabricação de aviões depois do verão passado.

Washington, 20 (H.) — Durante seu passeio habitual, o marechal Pétain visitou ontem a exposição de milhares de desenhos, escolhidos entre os que lhe foram enviados por ocasião do Natal, por dois milhões de creanças da zona não occupada.

A exposição, instalada no Museu de Vichy, permitiu ao marechal apreciar melhor a applicação das creanças, traduzida muitas vezes por desenhos ingenuos. Os motivos escolhidos permitiram verificar o apego à terra bem como aos monumentos religiosos locais, dos jovens francezes.

O marechal Pétain deve-se, longeiramente em contemplar os desenhos nos que numerosas dedicatórias expressam profunda veneração e gratidão à sua pessoa.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.

Porto Alegre, 20 (A. N.) — Entre os assumptos tratados, quando da sua visita ao Brasil, o engenheiro Hugo Carrara Cantera, presidente da Camara de Commercio Uruguayo-Brasileira, figura o projecto de se combinar um serviço de carros motores uruguayos e brasileiros com os navios de passageiros que fazem a travessia da lagoa dos Patos, afim de estabelecer uma nova rota económica e rápida entre Montevideo e Porto Alegre.



Que CALOR! Que CALOR!

VENTILADORES... GELADOS...

...MAS, AO PRIMEIRO ESPIRO:

Comercio-Campos-Financas-Movimentos da Bolsa

CAMBIO

O Banco do Brasil afirmou ontem para suas colunas, cotações de ouro, prata, e remessas para importação das seguintes taxas:

A vista

	Na hora	No fecho
Libra AREA	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra (de B. B.)	108500	108500
Franc suíço	108500	108500
Marco	108500	108500
Escudo	108500	108500
Coroa suíça	108500	108500
Peso argentino	108500	108500
Peso uruguayo	108500	108500
Chile	108500	108500

CABO

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

Para remessas em ouro, o Banco do Brasil afirmou para a libra, o dólar, o franco suíço, o marco, o escudo, a coroa suíça, o peso argentino, o peso uruguayo, o chileno, e o bolívar, as seguintes cotações:

	108500	108500
Dollar	108500	108500
Libra AREA	108500	108500

EMPRESA DE FORÇA E LUZ DE SANTA THEREZA, S. A.

RELATORIO DA DIRECTORIA - Sr. Accionistas: Ao terminar o anno de 1940, terminou o nosso mandato. Agradecemos a prova de confiança. Concomitante tivemos o prazer de nos esforçarmos para apresentar-vos um resultado maior, não nos foi possível devido a falta de salarios, de material e sobretudo a grande elevação de impostos e contribuições: as que atingiram 16,10% sobre o lucro líquido, para uma renda bruta de 54.730.900, pelo que não foi possível distribuir-lhes 11.230.900, para um capital real de 300.000.000. De acordo com o art. 18 dos Estatutos, esta Directoria não tem direito a remuneração quando o dividendo atingir o valor de 12% do que não se verificou desde a organização, Porto das Flores, 18 de Janeiro de 1941.

a) Gallie Belfort de Arantes (Director Presidente)
a) Antonio Olyntho Ribeiro (Director Gerente)

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS:

em 31 de dezembro de 1940

HISTORICO DEBITO HISTORICO CREDITO

a) DESPESAS GERAES de JUROS E DESCONTOS

a) SALARIOS E ORDENADOS Saldo Rs. 3.650.900

Idem, Idem 10.850.000 de RENDA DE FORÇA ELIZ

a) FUNDOS DE RESERVA Saldo Rs. 51.080.900

a) FUNDOS DE DEPRECIACAO Saldo Rs. 51.080.900

Idem 10% dos lucros 1.043.000

a) DIVIDENDOS a DIS-TRIBUIR

Resultado liq. a distribuir 11.230.900

Saldo 54.730.900

na) Oswaldo Bastos - Guarda-livros, Antonio Olyntho Ribeiro e Gallie Belfort de Arantes - directores.

BAIANCEO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1940

Activo

I - IMMOBILIZADO

Immobiliarios e instalações

II - REALIZAVEL

a) - curto prazo

Ativos da Diretoria Publica

Valor das existencias Rs. 20.231.500

Agentes recebedores

Devedores diversos Rs. 2.794.000

Cinco centavos

Idem, Idem Rs. 66.674.000

Depositos de Garantia Rs. 40.180.000

II - NAO EXIGIVEL

Capital Rs. 300.000.000

Fundos de Reserva Rs. 17.775.000

Fundos de Depreciação Rs. 20.231.500

Rs. 387.200.000

na) Oswaldo Bastos - Guarda-livros, Antonio O. Ribeiro e Gallie B. de Arantes - Directores.

Passivo

I - EXIGIVEL

a) - curto prazo

Recebíveis em cobrança

Contas correntes (Creditores) Rs. 27.067.800

Dividendos a Distribuir Rs. 11.230.900

Somma Rs. 42.300.000

b) longo prazo

Depositos de Garantia Rs. 40.180.000

II - NAO EXIGIVEL

Capital Rs. 300.000.000

Fundos de Reserva Rs. 17.775.000

Fundos de Depreciação Rs. 20.231.500

Rs. 387.200.000

na) Oswaldo Bastos - Guarda-livros, Antonio O. Ribeiro e Gallie B. de Arantes - Directores.

PARCER DO CONSELHO FISCAL

Na 14 horas da dia 18 de Janeiro de 1941, nos abaixo assignados, membros do Conselho Fiscal da Empresa de Força e Luz de Santa Thereza, S. A., nos reunimos no escritorio da Empresa e verificamos o Balanço e a conta de lucros e perdas, encerrados em 31 de dezembro de 1940. Notamos ainda que a Directoria empregou esforços para apresentar um dividendo maior, porém não conseguiu - devido a falta de salarios e de material e sobretudo a grande elevação de impostos e contribuições: as que atingiram 16,10% sobre o lucro líquido, para uma renda bruta de 54.730.900, pelo que não foi possível distribuir-lhes 11.230.900, para um capital real de 300.000.000. De acordo com o art. 18 dos Estatutos, esta Directoria não tem direito a remuneração quando o dividendo atingir o valor de 12% do que não se verificou desde a organização, Porto das Flores, 18 de Janeiro de 1941, na) - Alexandre Belfort Garcia, Olyntho Ribeiro e José Carlos Belfort Garcia.

VISTO: CONFERIR

ANTONIO OLYNTHO RIBEIRO

(DIRECTOR-GERENTE)

(V 20444)

de 60 kilos 118.300 117.600

Reportagem 118.300 117.600

de 80 kilos 111.100 110.400

Alimentação de consumo: 800 sacos de 50 kilos.

ALGODÃO EM S. PAULO

(Contrato C)

Abertura de homem Comp. Vend.

Algodão para entrega: 418000

Para março: 418000

Para abril: 418000

Para maio: 418000

Para junho: 418000

Para julho: 418000

Para agosto: 418000

Para setembro: 418000

Para outubro: 418000

Para novembro: 418000

Para dezembro: 418000

Para janeiro: 418000

Para fevereiro: 418000

Para março: 418000

Para abril: 418000

Para maio: 418000

Para junho: 418000

Para julho: 418000

Para agosto: 418000

Para setembro: 418000

Para outubro: 418000

Para novembro: 418000

Para dezembro: 418000



PEÇAM SEMPRE
WHISKY
CAVALLO BRANCO

TEMOS O DIREITO DE PEDIR CRENÇAS !"

campanha da natalidade na Hespanha

Madriz, 20 (A. P.). — O "Arriba", órgão da Falange, atacando medidas postas em pratica pelas autoridades para a redução da natalidade, declara: "

— Temos o direito de pedir crenças nos que edificamos a vida, o de declarar, para que ellas possam viver o morrer no serviço de Deus e da Hespanha".

O "Arriba" affirmava falar em nome da Falange e da geração se deixou milhares de homens nos campos de batalha para salvar o país.

Fazendo uma advertencia contra qualquer disputa acerca das nossas razoes, o "Arriba" declara: "

— Somos uma juventude exasperada, que espera apenas a ordem para se bater sobre os inimigos de Deus e da Hespanha".

DIENNEI E DO AMOR
O VILÃO DA ALDEIA
IMP. 10 ANOS
NEDIA JORNAL 3x52

nos prostaticos portadores de "artérios", do dr. Jorgo de Moraes Grey; "Chalaziosistomia", do dr. Jorgo de Moraes Grey; "Eclipses de Azevedo", do dr. Jorgo de Moraes Grey; "Curiosidades sobre Microcystantomia", do dr. Isau de Almeida e Silva; "El maestroburga da Secretaria de Educação do Mexico, setem-outubro, 1914".

caso do algodão cearense vendido para a Hespanha

"Ortiseis, 30" ("Correio da Manhã") — A proposito do caso do algodão cearense vendido para a Hespanha, soube-se, agora, que denuncia que vinham sendo incluídas contra as firmas importadoras de algodão paritico outras firmas, que se mostram centistas por não terem prazos da transacção. Accutencia-se, praca, que tacs de vendas são raptamente infundadas.

AL

Prof. Dr. Arnaldo de Moraes

Alcalde de Cidade Osyale Gynecologica da Faculdade Nacional de Medicina.

Partos e Doenças de Senhoras

Av. Graça Aranha, 43 a 55. andar, das 8 às 6 horas.

Tele. 27-2694.

—BATERIADEU ALNALDO DE MORAES—

Fla da rua Constante Ramos — 60 (na praça), das 11 às 12. T. 27-010

DR. ASDRUBAL ROCHA

R. V. GADEA - Assist. residente. M. T. 22-62-593
 Terceira Avenida
 Torres, pratinha box Vienna, Berlin, Paris
 Curçat, Gynecológico, Cirurgião. C. 22-62-593
 Situação: 1 de 10 na Maternidade Arnaldo
 T. 22-62-593. Guiné, 2, 3 e 4

CLINICA PRIVADA
DR. RAUL PACHEGO
 Edifício "Thermas Carlotas" - 2º andar - Lapa - Espalho Público.
 Rua Teixeira de Freitas n. 27 - T. 22-62-294 e 22-62-229.
 Partos e moléstias de mulheres, tumores do seio, ginecologia, etc. Radium. Eates "35" laboratório de análises, exames pré-nupciais, de controle periódico de saúde e de amamentação. Tratamento de doentes para operações, tratamentos ao parto.

Pelle e syphilis

DR. JOAQUIM MOTTI
 Av. A. Medici, Pello e Syphilis. Foz de Iguazú, 34-4. T. 22-71-111

DR. OSCAR SILVA ARAUJO
 Da Academia de Medicina
 Pello - Syphilis - 7 de Setembro, 441 - T. 42-8522.

DR. JAYME VILLAS BOAS
 Pello e Syphilis. Ouvidor, 183, 2ª - T. 22-62-631
 Rua Albuquerque, 10 - T. 22-62-631

DR. M. DIFINI - Pe Syphilis
 Av. R. Branco, 128, n. 1002 - T. 22-62-631

Olhos, garganta, nariz e ovid

S. José, 43, das 3 a 6 — Tel.: 42-0503
Dr. Joaquim de Azevedo Barão
 Assembleia, 70, 3º, T. 24-0503; 2 as
Dr. Aristides Guimarães
 Olhos, Oviduals, Naria e Guarani
 Trav. Ovidual, 5, — 23-3332; 3 as
Dr. Lyra Porto — Diarismo
 de 4 a 6 h
 Rodrigo Silva, 34 A — Tel.: 42-0503
Garganta, nariz e ouvido
DR. MILTON DE CARVALHAL
 Médico-adjunto do Hosp. Dr. PA
 BRANCO, ex Hosp. S. Frei, de A. e
 L. Curiosa, 5, 6º, —
DR. ANTONIO LEAO VELLOSO
 Livre docente da Universidade
 de Minas Gerais, Faculdade
 de Botânica — R. Uruguaçu
 85/87 — Salas 42/43 — 42-0503

DRA. LILY LACER
Doutora - L. Lacer - R. R. Brasil
138-A - 2º - S/208/7. Das 15 às 18h

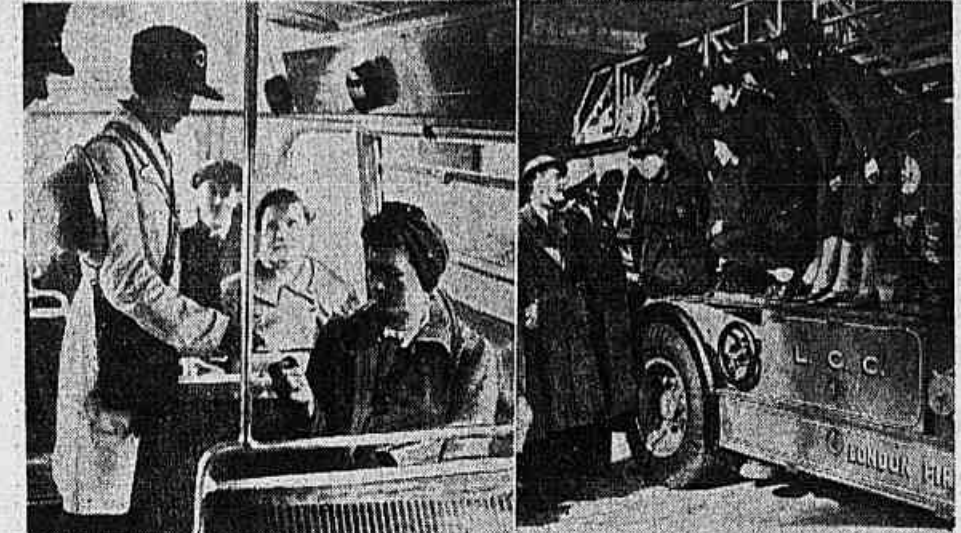
Dentistas

DR. PLINIO SENNA
Exame clínico e aos Raios X dos dentes; tratamento com o consórcio das dentas, resultado garantido. Atende às regiões e gerara para os casados com assist. medica. Instituto Estomatológico Acadêmico. Edifício "Alegre" R. Araulo Porto Alegre, 77, andar Atlas da Escola de Belas Artes. Fone: 22-1659. Radiografias e T. 16

Dr. Octavio Eurício Alano
Dentista própria para clientes e com. Especialista em tratamentos de correntes e gases. Investe a sua bucal de modo a infecto e taria controlados pelo Rato X. Rua do Bomfim, 143 - A. 2. - Fone: 4-812 - Tel. 33-8882. Ad. Góti

DENTADURAS
Anatomicas. Completas e estilizadas. Perfetita mastigação. Trabalho realizado em: Rua Heald, 10 - Madelon, etc. Especialistas: Drs. Alvaro e Alvaro de Moraes Filho. Rua do Bomfim, 143 - A. 2. - Fone: 4-812 - Tel. 33-8882. Ad. Góti

AS MULHERES INGLEZAS NA GUERRA



Dois aspectos da multiplicidade de funções exercidas pelas mulheres inglesas na guerra: — uma condutora de omnibus e um grupo da seção feminina dos Bombeiros de Londres.

Londres, 20 (Por Godfrey Anderson, da Associated Press). As mulheres inglesas que responderam à chamada para o Serviço Nacional são consideradas como heroínas de primeira linha da guerra. Milhares delas, compartilhando de igual para igual, com os homens, dos perigos e privações da guerra. Servem nas unidades auxiliares dos três serviços de batalha: marinha, exército, e defesa civil.

Pela primeira vez na história, as mulheres trabalharam "mano a mano" com os homens, no auxílio auxiliar contra incêndios, durante o ano recuado. Desafiaram os perigos das bombas e as cortinas de fogo anti-aéreas, trabalhando como vigias de raia aérea, condutores de ambulâncias e administradoras de unidades de primeira necessidade aos feridos.

Apesar de terem servido, durante a última guerra, como "mulheres terrestres", não obstante, os membros do Exército Territorial Feminino estão agora conduzindo tratores e manobrando toda espécie de maquinaria de agricultura.

As fêmeas de casa, que ficaram nas lares cuidando dos filhos, e, também, preparando e sabendo perfeitamente o que fazer se uma bomba incendiária lhes cair no quintal. Preparam café quente para os vizinhos que foram obrigados a fugir de casa; alojam em suas residências os soldados do exército, e, se têm veículos a motor, cedem-nos às forças de defesa.

Se vivem nas grandes cidades, estão obrigadas a fazer frente aos bombardeios noturnos e seus horrores. Se no campo, então a sua casa transforma-se num pequeno hotel em que os soldados e os refugiados que ficam sem lar e compartilham a cozinha com umas quantas pessoas a quem escasseiam comê-lo.

Se a chamada de guerra para os homens deixou vastos postos de serviço nos campos, nos quais a mulher não tinha podido penetrar anteriormente.

A sra. Joan Midwinter foi nomeada temporariamente para o posto de escrevente da Câmara dos Comuns. Não somente é ela a primeira mulher que desempenha esse cargo, mas, também, é a primeira representante do seu sexo (com exceção de uma ou outra que seja membro do Parlamento) a pôr os pés no recinto da Câmara, enquanto a mesma se acha em sessão.

Em esplanadas e parques, menos elevadas encontram mulheres trabalhando como porteiros das subterrâneas, a gritar "Cuidado com as portas!" em advertência aos passageiros que entram e saem das estações de metrô, e os bombardeiros noturnos, ou ainda como condutoras de omnibus, e, até, como limpadoras de chaminés.

Existia também um grupo de jovens aviadoras, membros do "Transporte Auxiliar", que eram carregadas de transportar, em vôo, os aviões de todos os tipos, das fabricas onde são construídos até as estações da R.A.F., em diferentes pontos das ilhas britânicas.

Antes do início da guerra, essas aviadoras pertenciam aos diferentes clubes da Grã-Bretanha, e agora dirigem qualquer aeronave, desde os leves e rápidos aparelhos de treinamento até os pesados bi-motores de bombardeio.

Foi quando cumpria uma dessas missões que Amy Molton, a aviadora mundialmente famosa, encontrou a morte, quando, durante o voo, o motor de seu avião parou.

Em julho do ano passado, a Marinha Real nomeou a sua primeira doutora. É ela a senhora Atraceta Genevieve Rewcastle, que ostenta orgulhosamente a insígnia dourada de doutora cirúrgica no seu uniforme naval.

O exército não fica atrás nessas inovações. Poucos dias depois da Marinha, nomeou também a sua primeira doutora com alto "rank" militar, a sra. Elsie Glover, que tem o posto equivalente ao de major do Real Corpo Médico do Exército. A doutora Anna Glover serve também de assistente-comissária do diretor dos Serviços Médicos do Serviço Auxiliar Territorial de Mulheres do comando de leste.

Todavia, ainda não houve uma mulher nomeada para a Agência Civil Victoria, homenagem mais elevada que o governo britânico concede por valor. Várias mulheres têm sido nomeadas por heróis desde que começaram os raids aéreos alemães sobre as ilhas britânicas.

Joan Pearson, assistente oficial da Seção de Cornwall, foi a primeira mulher membro das Forças Aereas Auxiliares a ser nomeada. Recebeu a medalha da divisão da Ordem do Império Britânico, por heróis, quando arribou a própria vida para salvar um piloto inglês cujo avião se havia despedido.

Outras três mulheres nomeadas e as primeiras a receber a Medalha Militar foram "o sargento" Joan Mortimer, "o assistente" Elsie Henderson, e "o sargento" Helen Turner. Todas demonstraram grande valor e calma, durante um ataque e bombardeio a uma estação de caça da R.A.F. no sul da Inglaterra, onde se achavam comissionadas.

Nina Marsh e Irene May Marriott, membros do Real Serviço Naval de Mulheres, distinguiram-se enquanto cozinhavam a celuma estação naval da costa sul. Uma bomba caiu nas redondezas e Nina, mesmo gravemente ferida, recusou deter-se em seu trabalho dizendo: "A comida dos marinheiros tem que ser preparada".

Dois aspectos da multiplicidade de funções exercidas pelas mulheres inglesas na guerra: — uma condutora de omnibus e um grupo da seção feminina dos Bombeiros de Londres.

O ALMIRANTE DARLAN REGRESSOU A VICHY

Não se avistou, em Paris, com o sr. Laval

Vichy, 20 (A. P.). — O vice-premier, almirante Darlan chegou a esta cidade, procedente de Paris, depois de se ter avistado com o sr. Otto Abetz, embaixador alemão, no que foi descrito oficialmente como "uma visita puramente informativa".

O almirante Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

Sabe-se que o vice-premier, conferenciou em Paris com o sr. Fernand de Brinon, delegado francês em Paris. Os círculos políticos consideram a visita de Brinon ao sr. Darlan, mal chegou, se dirigiu imediatamente à residência oficial do marechal Petain.

SEM GRANDES ATIVIDADES A LUTA NA ALBANIA

Os ataques italianos no sector costeiro resultaram infrutíferos

Belgrado, 20 (A. P.). — As informações chegadas a esta cidade indicam, que os italianos desistiram de um ataque de grande envergadura no sector costeiro da noite passada, sendo repellido pelos gregos com pesadas baixas ocasionadas pela acção da artilharia helenica.

Anuncia-se por outro lado que franceses dos dois violentos ataques desfeitos durante o dia pelos italianos no sector costeiro de um lado, e no interior de outro, os italianos continuam enviando reforços para a frente de batalha, mas encontram grande dificuldade em vista das más condições de terreno.

Os gregos estão empregando muitos canhões britânicos de longo alcance e grande quantidade de aviões ingleses de bombardeio contra as posições italianas do sector de Tepelini.

Atribui-se a artilharia grega o afundamento de algumas pequenas embarcações nas águas costeiras da Grã-Bretanha, tendo sido repellido o ataque de alguns soldados perseguidos.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Verdade é que recentemente, os italianos resultaram 10.000 toneladas dos carros resultantes, para a zona não ocupada. Isso porém, por certo, não representa desafio apreciável na congestão do tráfico derivada da reorganização da produção para a zona não ocupada.

Informa-se de Belgrado que o Reich pretende levar a Grecia a negociar a paz com a Italia

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.

Também se afirma, nos mesmos círculos diplomaticos que ha na Grecia uma forte corrente minoritaria que é favoravel a qualquer mediação pela paz, desde que a Grecia tenha a garantia da inviolabilidade de suas fronteiras, o que será preferivel a ver o país totalmente devastado, como um enorme campo de batalha das grandes potências.

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.

Também se afirma, nos mesmos círculos diplomaticos que ha na Grecia uma forte corrente minoritaria que é favoravel a qualquer mediação pela paz, desde que a Grecia tenha a garantia da inviolabilidade de suas fronteiras, o que será preferivel a ver o país totalmente devastado, como um enorme campo de batalha das grandes potências.

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.

Também se afirma, nos mesmos círculos diplomaticos que ha na Grecia uma forte corrente minoritaria que é favoravel a qualquer mediação pela paz, desde que a Grecia tenha a garantia da inviolabilidade de suas fronteiras, o que será preferivel a ver o país totalmente devastado, como um enorme campo de batalha das grandes potências.

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.

Também se afirma, nos mesmos círculos diplomaticos que ha na Grecia uma forte corrente minoritaria que é favoravel a qualquer mediação pela paz, desde que a Grecia tenha a garantia da inviolabilidade de suas fronteiras, o que será preferivel a ver o país totalmente devastado, como um enorme campo de batalha das grandes potências.

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.

Também se afirma, nos mesmos círculos diplomaticos que ha na Grecia uma forte corrente minoritaria que é favoravel a qualquer mediação pela paz, desde que a Grecia tenha a garantia da inviolabilidade de suas fronteiras, o que será preferivel a ver o país totalmente devastado, como um enorme campo de batalha das grandes potências.

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.

Também se afirma, nos mesmos círculos diplomaticos que ha na Grecia uma forte corrente minoritaria que é favoravel a qualquer mediação pela paz, desde que a Grecia tenha a garantia da inviolabilidade de suas fronteiras, o que será preferivel a ver o país totalmente devastado, como um enorme campo de batalha das grandes potências.

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.

Também se afirma, nos mesmos círculos diplomaticos que ha na Grecia uma forte corrente minoritaria que é favoravel a qualquer mediação pela paz, desde que a Grecia tenha a garantia da inviolabilidade de suas fronteiras, o que será preferivel a ver o país totalmente devastado, como um enorme campo de batalha das grandes potências.

Belgrado, 20 (A. P.). — Nos círculos diplomaticos desta capital circula a noticia de que a diplomacia alemã está enviando todos os seus esforços, em Stambul, para que a Grecia aceite condições de paz com a Italia.

Segundo taes versões, os diplomatas do Reich insistem em afirmar que a resistência do governo grego será impossível, se as tropas alemãs entrarem na Grecia oriental, através do território da Bulgaria. Mesmo com o auxílio dos ingleses — dizem os

alemães — a Grecia não poderá sustentar um "front" em Salonica, contra as forças que ora se acumulam na fronteira rumena-bulgara.